TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA
AUTOLOT

TREŚĆ NUMERU: „Wyniki Międzynarodowych Wyścigów Motocyklowych pod Grudziądzem'', „Sygnalizujemy", „Loty szybowe", „Wypadek uliczny", „W wklęsłym lusterku", „Gwóźdź w oponie", „Wypadki i zdarzenia" i t. d.

30 GR.

AUTOLOT P. K O. 16,940.

WYCHODZI WE WTORKI

ADRES REDAKCJI i ADMINISTRACJI: WARSZAWA, POZNAŃSKA 22, TELEFON 85-68

Rok I. | 11 Wrzesień 1928 r. | Nr. 13.

Wyniki Międzynarodowych Wyścigów Motocyklowych pod Grudziądzem.

W dniu 9-go września, na szosie pod Grudziądzem odbyły się *Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Mistrzostwo i Grand Prix Polski na rok 1928. Startowało* **26** zawodników, wśród których brali udział zeszłoroczni mistrze — *Mistrz Polski T. Kaszczyński i Mistrz torowy Polski W. Rychter* oraz pierwszorzędni jeźdźcy z Niemiec i w. m. Gdańska.

Niezwykle trudne warunki wyścigów tych *(dla motocykli kat. 175 cm.³ 24 okrążeń á 10 km. t. j. 240 km., dla motocykli 350, 500, 750, 1000 i 1200 cm.³ 30 okrążeń — 300 km.)* wykazały zdolność i wytrzymałość jeźdźców i maszyn, a prawie w każdej rundzie odpadał, któryś z zawodników.

Dla orjentacji podajemy tabelę okrążeń i spis uczestników, oraz ich maszyn:

O K R Ą Ż E N I A

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7	8	9.	10	11.	12.	13.	14.	15.	16.	17.	18	19.	20.	21.	22.	23.	24.	25.	26.	27.	28.	29.	30
54	56	56	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	32	32	32	32	32	32	32	55	37	37	37	37	37	37	37	37	37
56	36	36	38	38	38	38	38	38	32	32	32	32	36	55	37	37	37	37	37	37	50	32	32	32	32	32	32	32	32
36	38	38	54	39	32	32	32	32	50	50	55	55	55	37	50	50	55	55	55	50	32	50	50	50	50	50	23	23	23
37	54	54	55	54	55	37	37	37	51	55	50	37	37	50	55	55	50	50	50	32	23	23	23	23	23	23	50	50	55
51	55	55	39	55	51	50	50	50	55	51	37	50	50	23	23	23	23	23	23	23	1	45	55	55	55	55	55	55	50
46	51	39	44	32	50	51	51	55	37	37	51	23	23	45	45	45	45	45	45	1	45	55	41	45	45	41	41	41	41
38	39	44	51	51	37	55	55	51	41	41	41	41	41	1	1	1	1	1	1	45	55	41	45	41	41	13	13	13	13
55	44	51	32	50	41	41	41	41	23	23	23	45	45	41	41	41	41	41	41	41	41	20	1	20	13	22	22	22	22
39	50	52	50	37	23	23	23	23	53	1	1	1	1	22	22	22	22	22	22	22	20	1	20	13	22				
50	46	50	41	41	45	45	53	53	45	45	45	22	22	21	20	20	20	20	20	20	13	13	13	32					
44	32	41	37	25	53	53	45	45	1	22	22	51	51	13	13	13	13	13	13	13	22	22	22						
41	41	40	45	45	1	1	1	1	22	20	20	20	20	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2						
40	40	37	23	53	54	22	22	22	2	2	2	2	2																
45	45	45	40	1	33	33	40	3	20	13	13	13	13																
32	33	23	53	40	22	40	3	2	13	53	53																		
33	20	20	1	55	3	3	2	20	38																				
20	35	1	33	22	40	2	20	13																					
35	23	33	22	3	2	20	13																						
23	37	53	5	44	20	13	33																						
53	1	22	2	2	13																								
1	53	3	20	20																									
22	22	35	13	13																									
3	3	26																											
2	2	2																											
13	13	15																											
26																													

NUMERY STARTOWE: 1. Wargin na D. K W., 2. Jabrzemski na Auto-Moto, 3. Siebert na D. K. W., 13. Kołaczkowski na Guzzi, 20. Koszczyński na Rex-Acme, **22**. Schönborn na B. S. A., **23**. R. Poschadel na A. J. S., 26. Bienert na A. J. S., **32**. G. Steck na B. M. W., 33. Kiss na B. S. A., 35. v. Alvensleben na Norton, 36. Buda na Saroleji, 37 Röhr na Ariel, 38. Ficher v. Mollard na B. M. W., 39. Bouvain na B. M. W., 40. Hryniewiecki na Gnome Rohne, 41. Heryng na Gnome Rohne, 44. Turkiewicz na Ariel, 45. Jakubowski na A. J. S., 46. Rychter na A. J. S., **50**. Radzicki na Ariel, 51. B. Paschadel na B. S. A., 53. Rogowski na New-Hudson, 54. Mandelt na A. J. S., 55. Stock na Harley-Davidshon, 56. Drews na B. M. W.

Wyścig rozpoczął się o godz. 13 m. 19. zakończył się zaś o godz. 18 m. 57.

Po obliczeniu czasu przez Kom. chronometrażystów i ogólnych wyników przez Komisję Sportową, przyznano *następujące tytuły i nagrody*:

Grand Prix Polski na rok 1928

zdobył *H. Röhr* (Gdańsk) na mot. Ariel kat. 500 cm.³ 300 km. w czasie *3 g. 37 m. 7 sek.*

Mistrzostwo Polski na rok 1928

przyznano:

W klasie 175 cm.^{3} *Warginowi* (z W. K. M. Poznań), który przebył na motocyklu D. K. W. 240 km. w czasie 3 godz. 39 min. 34 sek.

W klasie 350, 500 i 1000 cm.^{3} przyznano *Rudolfowi Poschadlowi* (z K. M. Grudziądz), który przebył na motocyklu A. J. S. 300 km. w czasie 3 godz. 45 m. 2 sek.

Nagrody specjalne przyznano następującym zawodnikom:

Mandeltowi (Unja — Poznań) za najlepsze okrążenie toru — 10 km. w czasie 5 m. 7 sek., t. j. 117,26 km. na godz. nagrodę Pana Dyr. Państw. Urzędu Wychowania Fizycznego i Przysposobienia Wojskowego.

Steckowi (D. M. W. Gdańsk) za drugi z rzędu najlepszy czas, nagrodę Klubu Mot. w Bydgoszczy.

R. Poschadlowi za najlepszy czas dnia nagrodę m. Grudziądza, nagrodę przechodnią Kom. Sport. Automobilklubu Polski, dla klubu Motocyklowego Grudziądz, oraz plakietę srebrną S. S. Union — Łódź.

Heryngowi (P. K. M. — Warszawa) nagrodę Polskiego Związku Motocyklowego, S. A. Saint — Didier mot. Gnome—Rohne), S. A. Saint — Didier (świece Marschal).

Röhrowi nagrodę p. A. von Alvenslebena (K. M. Grudziądz). Vacum Oil Company.

Steckowi (z D. M. C. Gdańsk,) nagrodę Państwowego Monopolu Spirytusowego i Firmy Robert Bosch.

Stoeck (Gdańsk) za najlepszy czas dnia w kl. 1000 cm.^{3} nagrodę K. M. Grudziądz i nagrodę firmy „Auto-Service, Warszawa, za motocykl Harley-Davidshon.

Jabrzemskiemu (z W. T. C. Warszawa), nagrodę „Przeglądu Samochodowego i Motocyklowego"—Warszawa za najtańszy motocykl (startował na motocyklu Auto—Moto poj. 175 cm.^{3})

Schönbornowi plakietę srebrną Stow. Sport. Union—Łódź.

Nagrody regulaminowe przyznano:

w klasie 175 cm.^{3} — I-ą *B. Warginowi*, II-ą *M. Jabrzemskiemu*.

W klasie 350 cm.^{3} I-ą *R. Poschaldowi*, II-ą *Schönbornowi* (Union—Łódź), III-ą *Kołaczkowskiemu* (A. Z. S. Cieszyn).

W klasie 500 cm.^{3} I-ą *Röhrowi*, II-ą *G. Steckowi*, III-ą *Heryngowi*.

W klasie 1000 cm.^{3} I-ą *Steckowi*, II-ą *Radzickiemu* (z K. M. Grudziądz na mot. Ariel).

Pozatem wszyscy startujący otrzymali plakiety P. Z. M.

W numerze niniejszym umieszczamy tylko krótkie sprawozdanie z wyścigów, całkowite i dokładne sprawozdanie z opisem wszystkich niespodzianek, na które byli narażeni zawodnicy podamy w Nr. 14 „Autolotu", jedno tylko należy zaznaczyć, że członkowie *Klubu Motocyklistów z Grudziądza* zbyt mało jeszcze mają *doświadczenia* na organizowanie wyścigów o *tak wielkim znaczeniu i tej miary*, jak Międzynarodowe Wyścigi Motocyklowe o Grand Prix i Mistrzostwo Polski.

Sygnalizujemy:

Wyścigi samochodowe we Lwowie.

W dniu 6 września odbyły się na szosie Lwów—Stryj wyścigi automobilowe organizowane przez *Małopolski Klub Automobilowy*.

W biegu płaskim pierwsze miejsce zajął *Liefeld* na Austro-Daimlerze przebywając trasę 20 klm. w 8:34.4 sek. t. j. z przeciętną szybkością *139.97 klm. na godz.* 2) Szwarcsztein na Bugatti, 9:31.49 sek. szybkość 125.98 klm. na godz. 3) Ciński na Stutzu, 10:3.? sek. 4) Bitschan na Stutzu, 10:40.5 sek. 5) Bogucki na Bugatti 13:26.49 sek. 6) Sozański na Fiacie 509. czas 17:03.49 sek.

W kilometrze lance *największą szybkość* to jest 170.11 km. na godz. *osiągnął Liefeldt* na Austro-Daimlerze. 2) Szwarcsztein na Bugatti 148.56 km. na godz. 3) Ciński na Austro-Daimlerze 137.93 km. na godzinę. 4) Kellerman na Stutzu 127.32 km. na godz.

Ogłoszenie wyników i rozdanie nagród odbyło się wieczorem tegoż dnia.

Chevrolet otrzymał I nagrodę.

W pierwszym okreżnym *raidzie samachodowym województwa Nowogrodzkiego*, jaki odbył się *na przestrzeni 800 klm.*, głównie po drogach gruntowych, zwyciężył samochód znanej w Polsce marki „Chevrolet", nalesący do Starosty Słonimskiego, p. Henszla, a prowadzony przez szofera p. Horodko.

Mimo ulewnego deszczu, który zmoczył doszczętnie gliniaste drogi kresowe, *Chevrolet pierwszy przybył do mety* w jaknajlepszej formie. Ani razu nie zepsuł się w drodze, ani razu nie zawiódł swego kierowcy.

W uznaniu zalet Chevroleta jury raidu przyznały mu I-szą nagrodę p. Wojewody Nowogrodzkiego Beczkowicza, protektora raidu, a szofer p. Horodko za umiejętne wyzyskanie możliwości, jakie daje Chevrolet, został nagrodzony dyplomem.

Warszawa — Moskwa.

Samochód ciężarowy Chevrolet, zmontowany w Warszawskiej Fabryce Montażowej firmy *„General Motors w Polsce"*, zakupiony przez rząd sowiecki-przybył w zupełnym porządku do Moskwy.

Do granicy prowadził ciężarówkę szofer General Motors. Droga z Warszawy do Siedlec była dość ciężka ze względu na niezbyt dobry stan szosy. Z Siedlec do granicy prowadziły dwie drogi — jedna na Sokołów, druga na Brześć n/Bugiem. Marszruta szła przez Sokołów, lecz po 12 kilometrach trzeba było zawrócić ze względu na bardzo zły stan drogi i udać się drogą na Brześć.

Pomiędzy Baranowiczami i Słonimem trzeba było przebyć 16 kilometrów drogi piasczystej, lecz najgorszy kawałek drogi przypadł pomiędzy Nieświeżem a Stołpcami, gdyż na przestrzeni 86 km. nie było innej drogi, jak tylko gruntowa.

Po przybyciu do Stołpców samochód został umyty, naoliwiony i zaopatrzony w benzynę. Kierownik Działu Zaopatrywań firmy General Motors w Polsce, p. Johansen, po załatwieniu formalności celnych, poprowadził osobiście samochód od Stołpców do stacji Niegorełoje, znajdującej się już na terytorjum sowieckim. P. Johansenowi towarzyszył polski urzędnik celny.

Na stacji Niegorełoje oczekiwała na samochód Komisja Sowiecka, dwóch szoferów, oraz dość licznie zgromadzona ludność miejscowa. Wszyscy z zaciekawieniem oglądali wóz, na którym widniał napis „Warszawa — Moskwa". Niektórzy dowodzili, że pomiędzy Warszawą i Moskwą została otwarta regularna komunikacja samochodowa. Byli nawet tacy, którzy dopytywali się o ceny biletów.

Komisja sowiecka przeprowadziła bardzo skrupulatne i szczegółowe zbadanie samochodu i znalazła każdy szczegół silnika i podwozia na swoim miejscu w jaknajlepszym stanie. Ani jedno pióro resorów, ani jedna śrubka podwozia lub silnika nie wymagała żadnego zabiegu. Inżynierowie sowieccy byli wprost zachwy

Loty szybowe.

Dziś gdy słyszymy charakterystyczny szum powietrza, wiemy, że nad nami wysoko szybuje płatowiec i jest to zjawisko tak codzienne, że nie zwracamy na nie uwagi. Wiemy dziś że na samolocie można bez lądowania przelecieć przeszło 7.000 km., że lot można kontynuować ponad 58 godzin, że możemy osiągnąć na samolocie szybkość przeszło 500 km. na godzinę. Ale są to rekordy dzisiejsze, i każdy z nas wierzy, że najbliższe dni przyniosą dalsze, może nawet przewyższające nasze marzenia.

Równie rozwinęła się w ostatnich latach inna gałęź lotnictwa, a mianowicie lotnictwa bezsilnikowego, o którem społeczeństwo w Polsce, jest mało poinformowane.

Lotnictwo bezsilnikowe jest o wiele starszem od lotnictwa silnikowego.

Rozwój lotnictwa bezsilnikowego datuje się od czasów *O. Lilienthal'a*, który od roku 1891 do 1896 wykonał 2.000 lotów szybowych przy ostatnim tracąc życie, wskutek złamania kręgosłupa. On to ówczesnym konstruktorom zwrócił uwagę, że chcąc rozwiązać problem lotu, należy naśladować nie wzbijanie się ptaków, co podówczas głównie czyniono, lecz ich lot szybowy, w szczególności orła z nieruchomemi skrzydłami, urągający, jak podówczas mniemano, prymitywnym zasadom mechaniki. Wiadomo, że w locie tym energję czerpie się z prądów wstępujących, które nad kotlinami oraz na stokach gór panują.

Rozwiązanie kwestji lotu mechanicznego przez braci *Wrightów* (rok 1903) ostudza na dość długi czas zapał dla lotnictwa bezsilnikowego. Zainteresowanie niem powtórnie wzrasta, gdy technika budowy płatowców stanęła na takim poziomie, że dla dalszych postępów koniecznem było znów wracać do pierwotnych doświadczeń nad lotem.

W dziedzinie tej najświetniejsze rezultaty osiągnęli Niemcy. Na konkursie szybowców w Rossiten (r. 1927) *Szulc utrzymuje się w powietrzu przez 14 godzin 17 min.* przelatując jednocześnie *62 km.* Powyższe dwa rekordy mają jeszcze i z tego względu ważne znaczenie że zostały ustanowione na szybowisku które do najlepszych nie należy. Przy wytrwałej więc i systematycznej pracy można osiągnąć świetne rezultaty nawet przy mniej korzystnych warunkach terenowych. Zainteresowanie tą gałęzią sportu lotniczego w Niemczech jest ogromne. *Rząd Rzeszy* w roku 1926 na popieranie lotów szybowych *wydał 3.600 000 mk.* Nic więc dziwnego, że rekordy niemieckie są światowemi i inne państwa nie prędko będą mogły stanąć na odpowiedniem z niemi poziemie.

W Polsce urządził *Związek Lotników Polskich w Poznaniu* pod protektoratem L.O.P.P. dwa konkursy szybowców, a mianowicie pierwszy w roku 1923 pod Zakopanem i drugi w roku 1925 pod Gdynią. Lecz poważnych rezultatów nie uzyskano, głównie z winy terenów, które na szybowiska nie nadawały się. Zainteresowanie, szczególnie ostatnim konkursem, było, jak na nasze stosunki, bardzo wielkie, czego dowodem zgłoszenie się 21 szybowców. W Poznaniu istniał swego czasu klub sportowy *„Szybowia"* którego celem było uprawianie sportu szybowego, klub ten zbudował nawet dwa szybowce. Dziś o istnieniu jego nic nie słychać. W Warszawie istnieje towarzystwo młodzieży *„Start"*, które zajmuje się szybownictwem, lecz w dziedzinie tej dotychczas nic poważniejszego nie osiągnęło.

Lotnictwem bezsilnikowem zajmuje się żywo Związek Awiatyczny studendów Politechniki lwowskiej, który zamierzał wziąść czynny udział w drugim konkursie szybowców, lecz nie wykończenie szybowca na czas nie pozwoliło na to. Po ukończeniu szybowiec został wystawiony na *I Ogólno-polskiej Wystawie Sportowej* we Lwowie. W celu zbadania własności szybowca, którego konstruktorem jest *Wacław Czerwiński* stud. Polit., urządziła sekcja techniczna Zw. Aw., próbę. Do szybowca przytwierdzono linę, którą ciągnął samochód. Lina była tak przytwierdzona, że gdy szybowiec osiągnął pewną wysokość sama odpadała, a szybowiec mógł lot swój kontynuować. Naprzód *„latano"* po powierzchni lotniska, próbując lekko sterów, przy drugiej próbie szybowiec dwa razy lekko oderwał się od ziemi. Przy trzeciej próbie przy szybkości samochodu około 30 km. na godz. szybowiec oderwał się od ziemi, lina odpadła, a równoczesny podmuch wiatru pozwolił szybowcowi zdobyć wysokość przeszło 10 m., poczem łagodnym lotem ślizgowym siadł na lotnisku. Wobec tego że w locie szybowiec zachowywał się doskonale, dalszych prób zaniechano. Lotów próbnych dokonał pilot Szczepan Grzeszczyk, prezes Aeroklubu Akadem we Lwowie. Poza budową szybowców, czyniono poszukiwania za odpowiednim terenem na szybowisko, któreby pozwoliło na systematyczną i planową pracę.

Obecnie *teren na szybowisko* został już wybrany; znajduje się *pod Złoczowem*. Wyprawę w celu zbadania własności terenu urządził w maju b. r. Związek Awiatyczny, Aeroklub Akademicki i Komitet Wojew L.O.P.P. we Lwowie. Wyprawa dała *pomyślne wyniki*. Pilot Szczepan Grzeszczyk utrzymał się w powietrzu z łatwością przez *4 min 13 sek.* wykonywując ostre wiraże, *osiągając wysokość* przeszło *50 m.* — dokonując tem samem pierwszego lotu żaglowego w Polsce.

T. J.

ceni tak wspaniałym stanem wozu, czemu dali wyraz w rozmowie z przedstawicielem firmy General Motors, p. Johansenem.

Jeszcze tego samego dnia wóz prowadzony przez szoferów sowieckich ruszył do Moskwy. Drogę tę ciężarówka przebyła równie pomyślnie, mimo dość ciężkich warunków komunikacyjnych. Przez cały czas drogi szoferzy sowieccy, tak samo jak szofer General Motors, ani razu nie zaglądali do silnika, który działał bez zarzutu.

Według otrzymanych wiadomości z Moskwy, samochód po przybyciu na miejsce był raz jeszcze bardzo szczegółowo zbadany przez Komisję która i tym razem znalazła go w jak najdoskonalszej formie.

Lotnictwo w szkołach pruskich.

Dowodem jaką wagę przywiązują Niemcy do lotnictwa, jest wydany ostatnio okólnik do szkół zawodowych. W okólniku tym minister handlu i minister oświaty *polecają poświęcić jaknajwięcej uwagi sprawom lotniczym.*

W tym celu władze miejskie w Frankfurcie nad Menem przeznaczyły już większą sumę pieniędzy na urządzenia techniczne dla specjalnych kursów lotniczych przy szkole zawodowej. — Tego rodzaju kursy, w najbliższej przyszłości zostaną uruchomione we wszystkich większych miastach Prus.

Konferencja lotnicza.

W związku z wygaśnięciem w roku bieżącym koncesji, udzielonej przez ministerjum komunikacji na eksploatację linji lotniczych w Polsce, w tym-że ministerjum odbyła się konferencja, poświęcona sprawie wprowadzenia komunikacji lotniczej, opartej o konsorcjum, złożone ze sfer rządowych i komunalnych.

Obradom przewodniczył p. minister inż. Kühn przy udziale podsekretarza stanu inż. hr. Czapskiego.

Na konferencji omawiano w ogólnych zarysach sprawę stworzenia wspólnej organizacji komunikacyjno-lotniczej, oraz zajmowano się sprawą zebrania odpowiednich kapitałów.

Wkrótce odbędą się dalsze konferencje w tej sprawie.

Wypadek uliczny.

(Szkic sentymentalno-prawdziwy).

Rzecz działa się na szerokiej ulicy wielkiego miasta. Na ulicy tak szerokiej, iż po lewej jej stronie mogły swobodnie poruszać się trzy samochody, po prawej zaś w stronę przeciwną inne trzy samochody. Na ulicy, na której ruch tego rodzaju był zupełnie zezwolony. Zezwolony policyjnie.

Na ulicy takiej w parny czerwcowy wieczór brzegiem jezdni, tuż obok chodnika, jechał cyklista. Młody człowiek, poważnej tuszy, dużej wagi. Jak powiedziałem — był wieczór — latarka rowerowa rzucała niewielkie światło, zwykłe, przepisowe policyjne światło, mające na celu raczej danie znać o tem, że rower zbliża się, niż oświetlanie drogi przed cyklistą. Cyklista, zmęczony parnym dniem i tuszą, jechał wolno. Według wszelkich przepisów policyjnych.

Nieopodal za cyklistą, w pewnym odstępie w lewo, posuwał się motocykl. Kierowca, człowiek dużo szczuplejszy, posuwał się jaknajbardziej zgodnie ze wszystkiemi przepisami ruchu i od czasu do czasu dawał krótki, urywany sygnał. Znaczyło to najwidoczniej, iż pragnie wyminąć cyklistę, który, nie bacząc na swą tuszę, zrozumiał, o co chodzi i trzymał się jaknajbliżej chodnika. Sytuacja zdawała się być w najzupełniejszym porządku.

Nieopodal za motocyklistą, również w przepisanym przez prawidła, cyrkulacji motorowej, odstępie w lewo jechał niewielki samochód. Nie jakiś stukonny Mercedes, lecz zwykły, malutki dwuosobowy Citröen. Albo Tatra. Kierowca posuwał się wolniuteńko, dając od czasu do czasu krótkie, urywane sygnały. Znaczyło to najwidoczniej, iż pragnie wyminąć motocyklistę, który zrozumiał, o co chodzi, i trzymał się tak kierunku jazdy, by, nie przeszkadzając w niczem, tęgiemu cykliście, pozwolić wyminąć się samochodowi i samemu wyminąć cyklistę.

W pewnym momencie cała trójka zrównała się i wtedy...

Cyklista wjeżdżał właśnie na skrawek ulicy, pozostający pod opiekuńczemi skrzydłami cienia rozłożystego drzewa, gdy w świetle swej mizernej latarki, najzupełniej dostosowanej do wszystkich istniejących przepisów policyjnych, dostrzegł na jezdni leżącą butelkę po piwie z ciemno-bronzowego szkła. Właściwie — szczątek butelki. Dolną jej część, pozostałą po odbiciu szyjki. Cyklista niemiał czasu na wahanie się. Nie miał najmniejszego obowiązku krajania swych gum rowerowych o leżącą na ziemi zwykłą potłuczoną butelkę po piwie. Miał najzupełniejsze prawo ominięcia tej nieoczekiwanej przeszkody. Uczynił to. Wykonał niewielkie poruszenie kierownicą w lewo. Poruszenie bardzo małe. Poruszenie zupełnie dozwolone.

Motocyklista był człowiekiem bezwarunkowo honorowym. Był gentelmanem. Nie uważał bynajmniej za wskazane przejeżdżać cyklisty, który mimo swej i niczyjej woli nagle zetknął się z nim.

Kierowca małej maszyny niemiał najmniejszej potrzeby ani chęci rozbijać swego wozu o motocykl. Miał nawet prawo tego nieczynić. Prawo policyjne

I zdarzyło się — domyślacie się, co. Karambol. Rowerzysta wyleciał z roweru, jak piłka motocyklista wyleciał z motocykla, jak strzała, samochodzik zarzucił, jak bąk.

Zbiegowisko, rumor, policja, protokół, sąd.

Winny musi się znaleźć. Towarzystwa ubezpieczeniowe chcą tego Poszkodowani chcą tego. Policja też chce tego Ruch kołowy pragnie tego. Sprawiedliwość — nawet tego żąda...

Każdy sądzia powinien by powiedzieć: Dajcie mi tego, który rzucił na ulicy potłuczoną butelkę. Winien jest przedewszystkiem on. (Ale wszyscy detektywi świata nie odnajdą go...). Winno jest drzewo, że cień w tem miejscu, gdzie leżała butelka, rzucało (Ale to są prawa natury...). Jeśli ich nie winić, to winni są albo wszyscy — miasto, policja, kierowcy, butelka, drzewo, cień, ten nieznany — albo nikt.

Ale to nie rozwiązuje sprawy. Winny musi się znaleźć. I znalazł się.

Cyklista.

Lech K.

OD ADMINISTRACJI.

Celem uniknięcia pomyłek w wysyłce tygodnika naszego, prosimy Sz. Prenumeratorów

O DOKŁADNE I WYRAŹNE PODAWANIE ADRESÓW.

W wklęsłym lusterku.

NIESTETY...

Prócz wzorowych doskonałych szkół szoferskich mamy, niestety w Polsce, a zwłaszcza na prowincji coś, pożal się Boże! Obliczone na załapanego i na ogłupianie ludzi. Zakłady te wypuszczają „abiturjentów", którzy mają się za kierowców, a są ignorantami.

Można od każdego z nich usłyszeć następujące informacje:

— Co to jest samochód?

— Jest to przyrząd do uczenia kierowców w szkołach.

— Ile kosztuje kurs normalny na mieście?

Czterysta złotych płatnych ratami z góry.

W tych to przybytkach można zapewne usłyszeć na wykładach herezje, które z małą przesadą brzmią jak następuje:

„Kompresja jest to przyrząd służący do filtrowania wentyli. Oliwa z karburatora przechodzi wtedy do dyferencjału, gdzie ogrzewa magneto, co najlepiej uskuteczniać jest z pomocą klaksonu.

Gdyby tachometr przestał ssać, trzeba się posiłkować zegarem, dając wczesne zapalenie reflektorów.

Najwcześniej jednak można je zapalać w południe, bo ranne godziny źle wpływają na ramę i zawieszenie. Gaz można dawać również tyłem co jest ekonomiczne. Na pierwszym biegu chodzą zwykle kiepskie konie. Fieks zdarza się na ul. Ciepłej. Rychtowanie oberlogi najlepiej powierzyć jakiemu Rychterowi..."

Bywają również kursy „gentlemańskie". Chodził na nie kiedyś szwagier mojej praczki, ale trzeciego dnia wrócił z podbitym okiem i bez zegarka.

— Jak to było — zapytałem go?

— Całkiem zwyczajnie — odparł— ten trądowaty co mieszka w „Cyrku" dźgnął te Mańke z Towarowej meslem w cytryne, że niby niezrozumiała satelitów To ja sie ująłem za Mańką, ale ta Rózia, siedzi koło mnie zaraz mnie flachcęgami w oko....

— No i co?

— Jak ci na chwilę zemdlałem tak mi ktoś ciuknoł zegarek. Kolega Šprycmówił że to sam profesor, ale kto go tam może wiedzieć, czy to nie zrobili do sitwy..."

Tak to bywa na kursach „dżentelmeńskich"

Tees.

Gwóźdź w oponie.

Mówił mi kiedyś, pewien doktór, jakie to różne przedmioty wyciągał nieraz z ludzkich przełyków i żołądków.

Niemniej ciekawe okazy zdarza się wyciągać ze zwyczajnego Dunlopa czy Michelina. Bo należy Wam wiedzieć, że nie tylko ordynarne gwoździe dają się łapać na drodze. Po za podkowami, końskiemi i ludzkiemi, można wyciągnąć z gumy scyzoryk, kawał szyny tramwajowej, lub grzebień, oczywiście metalowy. (tak!) Przyjaciel mój, który kolekcjonuje takie curiosa, opowiadał mi, że gdy pewnego ranka wziął się do reperacji, *„nawalonej"* poprzedniego dnia gumy, długo musiał dłubać obcążkami, aż ze szpary rozciętego Firestone'a wyciągnął na światło dzienne wstydliwie tam ukrytą... zapalniczkę. Także coś! A jednak bywa i to w gumie.

Czas najwyższy, aby nasze miarodajne czynniki zabrały się do oczyszczania dróg.

A propos... Anegdotka o magnesach, zbierających gwoździe przed kołami samochodu, nie jest już anegdotką. W Ameryce są używane specjalne oczyszczacze zbierające gwoździe i inne żelastwo. Są to specjalne samochody ciężarowe z tak zwanemi agregatami, t. j. motorem i prądnicą, wytwarzającą bardzo silny prąd elektryczny, który służy do wzbudzenia potężnych elektromagnesów, zawieszonych w odległości paru centymetrów od powierzchni ziemi. Magnesy takie zbierają z jednego kilometra drogi czasami po kilkanaście kilogramów żelastwa.

Daj to Boże u nas. — Hutę można by założyć.

Cieszmy się więc, że nasze dzieci, a może wnuki, będą miały drogi oczyszczone, a sami... myślmy o sobie t. j. o własnych gumach. Otóż pomysłów, że się tak wyrażę *„przeciwgwoździach"* znamy sporo Niestety żaden z nich nie jest w rezultacie idealny, ba, żaden nie jest dobry.

Jakież to są sposoby antiżelaziste? Po pierwsze tak zwany *Inwulner.* Jest to płyn lepki, mówiąc nawiasem o bardzo nieapetycznym wyglądzie Blaszanka półlitrowa tego sosu, wlana do środka kiszki (przez otwór po wyjętym wentylu) ma nas zabezpieczyć przed wszelaką „panną".

„Panne" znaczy w gwarze automobilowej nawalenie czyli defekt. (*Nie myślcie jednak, że każda panna ma defekt.* Niech Bóg broni!)

Wracając do *Inwulnera* muszę zaznaczyć, że zakleja on dobrze małe dziurki po *„tapicerskich gwoździkach"*, ale uczciwemu hacelowi nie da rady. Co gorsza, kiszki, raz poczęstowane tym preparatem, nie dają się potem kleić. Więc? Dużo zachodu, mało pożytku.

Inny pomysł stanowią różne pancerze ochronne. Są to tkaniny nader misternie wyczynione z bawełny, drucików stalowych, azbestu i Bóg wie czego jeszcze.

Pas taki zakłada się do wnętrza opony na stronie, tak zwanej grzbietowej, kiszki. Według słów opisu tego wynalazku, żaden gwóźdź *„nie śmie"* przebić kiszki. Czy rzeczywiście gwoździe tak tracą śmiałość, dotknąwszy do tego ochronnego pasa, nie wiem, ale wątpię. (Wiem natomiast, że jedna sztuka takiego ochraniacza, wyrobu czeskiego, kosztuje coś około 100 zł.)

Czyż niema sposobu tańszego?

Jest.

Sposób ten jest, że tak powiem aseptyczny t. j. zabezpieczający, nie przed przebiciem, ale przed złapaniem gwoździa. Rzecz jest zupełnie prosta. Ponieważ normalny gwóźdź, nie przebija zwykle opony zaraz na wylot, ale zahacza się nieśmiało koniuszkiem i kręcąc się razem z kołem, powoli przenika do środka, należy przeto, zaraz po zahaczeniu się jego, wziąć go za „łeb" i wyrwać, zanim zdąży on przebić kiszkę. Do takiego wyrywania gwoździ służą stalowe łańcuszki, luźno zwisające nad oponami, tworząc rodzaj pętli, która dość znaczny odsetek złośliwych ciał ze zdrowej gumy zdoła wyciągnąć. System ten posiada tę wadę, że podczas jazdy po wyboistej drodze, łańcuszki, potrząsane ustawicznie, powodują brzęczenie błotnika, co, dla wielu „arystokratów" samochodowych, jest niedozniesienia. Ponieważ jednak „arystokraci" tacy przeważnie jeżdżą z szoferem, przeto robota przy zamianie i reperacji gum nie stanowi dla nich żadnej przykrości i dlatego wolą co godzinę mieć *„pannę"*, niż brzęczeć *„kajdankami"* przy błotnikach. De gustibus...

Ja jednak *„panien"* samochodowych nie lubię i jutro zaraz zakładam łańcuszki.

T. H.

BEZ ZŁOŚLIWOŚCI...

Sympatyczny Autor „Gwoździa w oponie", niestety nie mógł ustrzec się łapania tychże w dniu 9-go września pod Grudziądzem, a gwoździe pomorskie, były świeżusieńkie i po mistrzowsku zakrzywione.

(Fotografję gwoździ podamy w Nr. 14).

Red.

Wypadki i zdarzenia.

Katastrofa „Fokker".

Dnia 6 bm. samolot komunikacyjny typu Fokker F. 3., odbywając podróż na linji Erfurt Monachjum, uległ katastrofie, przyczem pilot i 2 pasażerowie *ponieśli śmierć na miejscu.* Przyczyną katastrofy było *oderwanie się śmigła*, które uderzyło w skrzydło i obcięło je.

Żniwo katastrof samolotowych w tygodniu ubiegłym.

Dnia 6.IX o godz. 7-ej rano katastrofa w Mołodecznie. Plutonowy pilot. Umiński i obserwator Nowacki z 5 p. lotniczego w Lidzie podczas dokonywania lotów ćwiczebnych na aparacie „Spad" wskutek defektu motoru runęli z wysokości 50 metrów. Samolot kompletnie zniszczony, lotnicy w bardzo ciężkim stanie. O wypadku drugim sygnalizują nam z Bydgoszczy. Mianowicie z Centralnej Szkoły Pilotów w dniu 6 b.m. wyleciał Jarosław Celowicz w kierunku Torunia. Do niedzieli brak o nim wszelkich wiadomości. W Toruniu nie wylądował. Zachodzi obawa, że spadł w lasach, ponosząc śmierć, lub też opadł na terytorjum niemieckie.

Wywiad z porucznikiem Kaliną

umieszczony w „Polsce Zbrojnej" z dnia 5.IX. powtarza ogólnie znane już z prasy szczegóły lotu i nie rozświetla niestety pewnych ciemnych punktów wstrząsającej katastrofy— tak ciemnych, jak owa fatalna „noc perska", o której opowiada dzielny lotnik. Nie wiemy naprzykład dotychczas dlaczego lotnisko w nocy nie było oświetlone? Czy nikt nie spodziewał się lądowania naszego aparatu? Czy władze angielskie, do których należy lotnisko, były w swoim czasie uprzedzone przez czynniki do tego powołane? A jak rzecz ma się z tym "wałem" który stał się bezpośrednim sprawcą katastrofy? Czyżby nie było go na żadnej mapie?

Nie pociesza nas bynajmniej smutny końcowy ustęp wywiadu, iż ów wał stał się uprzednio również powodem dwóch katastrof samolotowych i że o niego rozbiły się dwa płatowce francuskie. Tembardziej można o nim wiedzieć!

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa 70 gr. za cm.² Stronica w tekście i za tekstem 50 gr. za cm². Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę do 3 wierszy **gratis**.

Prenumerata kwartalna „Autolotu" **3** zł. z odnoszeniem do domu lub z wysyłką na prowincję 3,50 zł. Numer pojedyńczy 30 gr.

Redaktor: TADEUSZ GRIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia Społeczna Pl. Grzybowski 3/5 tel. 205-80 Wydawca i Red. odp.: JERZY SCHOLTZ